

penitenziaria, per denunciare le numerose carenze che vi sarebbero nella casa circondariale di Aosta;

in particolare viene denunciata la disparità di trattamento che sarebbe applicata, da parte dell'amministrazione penitenziaria, nei confronti degli operatori sia nella sezione maschile che femminile della casa circondariale;

nella casa circondariale, dove esiste un'endemica carenza d'organico, vi sarebbe, nonostante l'impegno degli operatori, una pessima organizzazione del lavoro;

questa situazione sarebbe dovuta alle decisioni unilaterali prese dalla direttrice senza nessun confronto e senza la necessaria concertazione con le organizzazioni sindacali;

a questo si aggiunge la mancata istituzione, a tutt'oggi, delle unità operative così come previsto dall'articolo 33 del regolamento della polizia penitenziaria e una situazione non regolare nell'area sanitaria dove la costante assenza della direttrice sanitaria impedirebbe il normale svolgersi delle visite ai detenuti con le conseguenti situazioni di tensione —:

per quale motivo non vi sia una costante verifica, da parte del Ministero, delle condizioni di lavoro della polizia penitenziaria e, nel caso specifico, se non si ritenga necessario, prendendo atto delle denunce fatte dalle organizzazioni sindacali di settore, procedere ad un'apposita ispezione ministeriale per verificare la situazione all'interno della casa circondariale di Aosta;

come, quando e se si intenda porre rimedio alla carenza d'organico esistente nella casa circondariale di Aosta;

se e come si intenda, allo stato attuale, affrontare la situazione all'interno degli istituti di pena italiani, dove la carenza d'organico e il sovraffollamento rischiano di creare una miscela esplosiva. (4-05852)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE e ME-ROI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il sottosegretario di Stato e vicesegretario alle infrastrutture e trasporti, onorevole Mario Tassone, in data 20 marzo 2003, intervenendo in Parlamento, ha evidenziato il rischio che il Trasporto aereo sia destinato a perdere credibilità, a causa delle « Forti e continue fibrillazioni » che pervadono il settore (cfr. *Adrkronos* 20 marzo 2003 alle ore 19,20);

secondo l'onorevole Tassone « i soggetti istituzionali — Enav, Enac e Agenzia — sono ormai affetti da assoluta autoreferenzialità, al punto che gli stessi si ritengono sganciati perfino da qualunque obbligo di rendicontazione verso l'autorità politica »;

l'onorevole Tassone ha sottolineato anche le responsabilità dell'autorità politica, « non fosse altro per le ripetute candidature formulate a mezzo stampa e ascrivibili a questo o a quel partito della colazione che, ciclicamente, sviliscono l'immagine del Governo in quanto radicano nell'opinione pubblica il convincimento di un assalto indiscriminato alle poltrone per fini diversi dalla tutela del servizio pubblico di trasporto aereo »;

la diagnosi, impietosa ma sincera ed onesta, esige una forte decisione da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti —:

alla luce delle pesantissime dichiarazioni resa dall'onorevole Mario Tassone, quali urgentissime iniziative intenda assumere per riportare a dignità il settore del trasporto aereo, per ripristinare un doveroso controllo sui soggetti istituzionali e, nel contempo, per ridimensionare ruolo e pressioni del mondo politico per il controllo improprio dei soggetti istituzionali. (3-02121)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sulla base delle dichiarazioni rese alla Camera dei Deputati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Professor Pietro Lunardi in data 27 febbraio 2003 il rinnovo dei vertici dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV) avrebbe dovuto avvenire in data 25 marzo 2003 contestualmente all'approvazione del bilancio;

risulta all'interrogante che l'amministratore unico dell'Ente, avvocato Massimo Varazzani, nell'ostinato tentativo di sopravvivere a se stesso, abbia fatto sapere al Ministro dell'economia, onorevole Giulio Tremonti, che l'ENAV ha necessità di ulteriori due mesi per redigere il bilancio;

la questione del ricambio dei vertici dell'ENAV rischia di trasformarsi in farsa, attesa la promessa formale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e considerato il noto deliberato assunto all'unanimità dalla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati;

è legittimo sospettare che una tal condizione di precarietà dei vertici dell'ENAV non contribuisca certamente al varo di politiche coerenti ed efficaci per garantire il più alto livello di sicurezza del trasporto aereo —:

quali decisive iniziative intenda assumere per evitare che l'amministratore unico dell'Ente Nazionale di assistenza al volo (ENAV), attraverso l'*escamotage* dei tempi tecnici necessari per la predisposizione del bilancio dell'ente, continui a « congelare » il ricambio del Consiglio di Amministrazione perpetuando un clima di precarietà interna che certamente pregiudica l'efficacia delle politiche finalizzate al raggiungimento dei massimi livelli di sicurezza possibili per il trasporto aereo.

(3-02124)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

recentemente si è innovata la procedura per la gestione degli aeroporti, elevando gli anni di concessione da 30 a 40, assegnando tale competenza ad operatori privati, ampliando altresì il mercato azionario anche ai lavoratori delle società affidatarie della gestione;

i ricavi di questa operazione anziché essere incamerati dallo Stato, saranno assunti dagli attuali gestori, che hanno dimostrato in questi anni di non possedere la sufficiente capacità operativa nel settore aeronautico, accumulando perdite e oneri a carico dello Stato;

come sia possibile che il Governo, in occasione del superamento della procedura anomala seguita dall'Ente nazionale per l'Aviazione civile ai fini della concessione delle gestioni aeroportuali, non abbia stabilito di incamerare a favore dell'erario la somma di circa 5 miliardi di euro, derivanti dalla privatizzazione delle attuali società di gestione, rinunciando inspiegabilmente a un significativo flusso finanziario che sarà devoluto a camere di commercio ed enti locali —:

perché il Governo abbia deciso di procedere all'affidamento delle gestioni aeroportuali per un periodo di 40 anni senza gara pubblica, indicata nelle Direttive europee, tenuto conto che le concessioni in atto o sono scadute, o prossime a scadere, o prive di convenzione.

(5-01816)

GALVAGNO e STRADELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in relazione alla realizzazione dell'Autostrada Asti-Cuneo (lotto 2-1A), cioè della parte terminale del nuovo collegamento, sito in territorio astigiano, il rappresentante dell'ANAS nella conferenza dei servizi si è espresso, secondo quanto riportato dal quotidiano *La Stampa* —

pagine di Asti del 23 marzo 2003, nei termini seguenti « ...sulla base dell'accordo tra gli Enti Istituzionali del 18 dicembre 2002, in cui veniva individuato come caposaldo terminale il casello Asti-Est e poiché il progetto presentato per l'esame della Conferenza dei servizi prevedeva la prosecuzione dell'autostrada verso il casello Asti-Ovest, si rende necessario stralciare lo svincolo di Rocca Schiavina che andrà ripresentato in sede di definizione del collegamento con la A21 (verso Asti-Est o Asti-Ovest). Il lotto oggetto della conferenza termina pertanto al Km 2+200 per quanto attiene alla proposta di limitare l'estensione del lotto in esame sino al Km 2+200 tutti i soggetti presenti in conferenza esprimono all'unanimità parere favorevole »;

il rappresentante del comune di Asti, commentando la nota dell'ANAS, ha interpretato tale dichiarazione come l'espressione della volontà dell'ANAS stessa di far terminare l'autostrada Asti-Cuneo unicamente al casello Asti-Est;

il rappresentante della Provincia di Asti respinge tale versione, considerandola limitativa e fuorviante in quanto non prende in considerazione il collegamento con il casello Asti-Ovest;

a fronte di tali discordanti interpretazioni, l'opinione pubblica appare disorientata, non sapendo più a cosa credere e quale sia l'effettivo orientamento dell'ANAS e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

è pressoché unanime la richiesta di realizzare prioritariamente il collegamento della Cuneo-Asti con il casello Asti-Ovest della Torino-Piacenza e di consentire in tal modo la realizzazione di un anello viario completo intorno alla città di Asti, prospettiva agognata ed attesa da almeno trent'anni da tutte le amministrazioni comunali e provinciali, senza eccezione alcuna —;

se il Ministro non intenda cortesemente fornire chiarimenti in ordine all'autentica volontà dell'ANAS e dello stesso

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ordine al completamento dell'autostrada Cuneo-Asti e quale sia l'orientamento del ministero in ordine alla realizzazione di un collegamento fra l'autostrada Cuneo-Asti e il casello autostradale Asti-Ovest della Torino-Piacenza.

(5-01817)

Interrogazioni a risposta scritta:

COSSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 119 del codice della strada, specificando i requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida prevede al primo comma che: « non può ottenere la patente di guida o l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida di cui all'articolo 122, comma 2, chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o funzionale tale da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore »;

l'appendice II all'articolo 320 del Regolamento al nuovo codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 e successive modificazioni) recita: « Le malattie ed affezioni che escludono la possibilità di rilascio del certificato di idoneità alla guida sono quelle sottoindicate: (*omissis*) G. Malattie del sangue. La patente di guida non deve essere rilasciata né confermata ai candidati o conducenti colpiti da gravi malattie del sangue, salvo il caso in cui la possibilità di rilascio o di conferma sia espressamente certificata da parte della commissione medica locale, la quale potrà avvalersi del parere di medici specialisti appartenenti a strutture pubbliche »;

la talassemia è certamente una grave malattia del sangue ma non rientra nella fattispecie di cui all'articolo 119, comma, 1, del codice della strada in quanto non impedisce di condurre con sicurezza veicoli a motore;

i talassemici sono tuttavia costretti, per ottenere il rilascio o la conferma della patente di guida, a sottoporsi alle commissioni mediche locali previste dall'articolo 119, comma 4, del codice della strada e sono costretti a confermarla ad intervalli inferiori rispetto alle scadenze ordinarie;

tale trattamento è fortemente discriminatorio nei confronti di una intera categoria di persone che vengono gravate di procedure non dovute in conseguenza di una malattia che non produce effetti con conseguenze rilevanti ai fini della sicurezza nella conduzione di veicoli a motore;

il problema è particolarmente sentito in Sardegna, dove la malattia è piuttosto diffusa -:

se non ritenga di adottare gli opportuni provvedimenti per far sì che venga definitivamente chiarito che i soggetti talassemici non sono soggetti alla procedura eccezionale di controllo da parte della commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada ai fini del rilascio della concessione della patente di guida. (4-05825)

DELMASTRO DELLE VEDOVE e MEROI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

le dimissioni del direttore generale dell'ENAV Fabio Marzocca, insieme ai provvedimenti organizzativi interni nei confronti del vice-direttore generale operazioni, Santino Ciarniello, assegnato ad altre funzioni, di Sandro Gasparrini, Paolo Zacchetti, Nazareno Patrizi e Raffaele Terrore;

per gli ultimi due l'ENAV sta valutando la cessazione del rapporto di lavoro (Cfr. *Adnkronos* 21 marzo 2003 alle ore 23,20);

l'autentico « terremoto » interno all'ENAV è collegato al rinvio a giudizio da parte della magistratura per il disastro di Linate dell'8 ottobre 2001;

trattasi di una ulteriore « pagina nera » nella recentissima storia dell'ENAV -:

se non si ritenga di dover finalmente azzerare l'intero Ente Nazionale di Assistenza al Volo per ricostituire un gruppo dirigente *ex-novo* capace di sviluppare un'autentica programmazione di una politica di sicurezza del volo. (4-05827)

POLLEDRI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

da sempre il tratto dell'autostrada A1 (del Sole) Modena-Bologna è punto nevralgico dello snodo con l'autostrada A14 (Adriatica);

il medesimo tratto risulta estremamente trafficato al punto da generare periodicamente code chilometriche;

gli attuali lavori di ampliamento già stanno incrementando le frequenze e la lunghezza delle code;

già in passato è stato possibile redigere un protocollo d'intesa tra gli enti locali al fine di attuare interventi volti al miglioramento del servizio autostrade;

l'ampliamento del numero di corsie programmato e recentemente avviato è di fondamentale importanza per la sicurezza e la scorrevolezza del tratto in questione;

con le attuali tecnologie è impossibile aprire un cantiere per porre in essere i lavori senza arrecare alcun disagio;

trattandosi di un intervento estremamente critico per la viabilità regionale e non solo non sono state prese misure sufficienti atte a ridurre il disagio degli utenti;

terminata l'attuale fase preparatoria ai lavori di ampliamento del tratto autostradale in questione sarà possibile procedere alla realizzazione della quarta cor-

sia senza limitare il numero delle corsie di transito sacrificando la sola corsia d'emergenza —:

qualora quanto sopra riportato corrisponda al vero, quale soluzione sia stata prevista per sopperire alla mancanza della corsia d'emergenza in caso di incidenti nel tatto descritto in premessa. (4-05834)

GIORGIO CONTE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

ormai da mesi i voli diretti a Roma da Venezia e non solo accumulano notevoli ritardi, superiori anche ai 30 minuti;

le spiegazioni fornite dagli organi interessati attribuiscono tali ritardi alla presenza, sullo scalo romano di Fiumicino, di vento che renderebbe inagibile le piste;

tale spiegazione, giustificabile per sporadici episodi, non risulta comprensibile agli utenti che risentono invece di tali disagi con continuità;

è in atto uno sciopero bianco dei controllori di volo ENAV che, applicando le procedure in modo assolutamente rigido e non sfruttando le maggiori capacità tecniche delle dotazioni *radar* più recenti, permettono di fatto una manovra di decollo o atterraggio ogni tre minuti;

i danni ed i disagi per gli utenti sono significativi e le stesse compagnie devono risponderne, provvedendo a rimborsi, con un significativo danno economico per il settore —:

se il Governo, sia informato di tale situazione di disagio e danno economico;

se intenda intervenire e provvedere per risolvere la vertenza in atto con i controllori di volo ENAV, che, nella frammentazione sindacale di oltre 12 sigle, delineano situazioni di sempre maggiore disagio per l'utenza;

se il Governo intenda provvedere ad una nuova stesura delle procedure e dei protocolli necessari alle manovre di de-

collo e atterraggio, permettendo un migliore e più completo utilizzo delle capacità tecniche degli scali. (4-05840)

LA STARZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

riporta l'agenzia di stampa AVIONews del 20 marzo 2003, che i componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale della Sogeaal, società di gestione dell'aeroporto di Alghero-Fertilia, sarebbero stati denunciati all'autorità giudiziaria della guardia di finanza per abuso d'ufficio;

le indagini avrebbero accertato una illecita gestione di fondi pubblici con un danno per lo Stato stimato in oltre due milioni di euro;

tra gli indagati risulterebbe anche l'avvocato Pierluigi Di Palma direttore generale dell'ENAC;

questi fondi sarebbero stati utilizzati anche per la realizzazione di un locale in cui sarebbe stato messo un simulatore di volo, e il direttore generale dell'ENAC, avrebbe autorizzato la realizzazione del locale per il simulatore di volo;

la restante parte dei fondi, stanziati per realizzare delle recinzioni e nuovi locali, sarebbero stati dirottati per blandezie economiche al vettore irlandese Ryan Air;

a parte il disappunto per l'assoluta mancanza di controllo da parte dello Stato sull'utilizzo di somme stanziati per favorire lo sviluppo di scali minori, sorprende la presunta complicità del direttore generale dell'ENAC, ente a cui compete un controllo, quanto meno in sede autorizzatoria, che avalla una discutibile decisione degli amministratori della Sogeaal, con la motivazione che in questo modo ha tutelato dei posti di lavoro;

i posti di lavoro sono andati comunque persi posto che Alitalia ha chiuso la scuola di volo ignorando le legittime aspi-

razioni dello scalo di Alghero di continuare ad ospitare la scuola di volo —:

quali provvedimenti intenda adottare per assicurare che tali avvenimenti qualora accertati in sede giudiziaria non abbiano più a ripetersi. (4-05856)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

D'AGRÒ. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la legge 27 dicembre 2002, n. 289, (legge finanziaria per il 2003) prevede per i comuni con popolazione superiore a 5.000 abitanti un disavanzo finanziario per il 2003 non superiore a quello dell'anno 2001;

il calcolo del disavanzo finanziario per gli anni 2001 e 2003, così come previsto dalla legge n. 289 del 2002 è il risultato di dati non omogenei e quindi non comparabili;

in particolare, tra i dati da non considerare nella parte relativa all'entrata non vi sono le « Entrate con carattere di eccezionalità », tra le quali rientrano quelle derivanti dalla liquidazione e dall'accertamento dei tributi locali;

questa modalità di calcolo del disavanzo finanziario crea gravi problemi a tutti quei comuni che nel 2001 hanno avuto entrate straordinarie destinate ad investimenti e che quindi sono impossibilitati a rispettare il patto di stabilità interno —:

se non sia opportuno escludere dalle entrate finali le entrate eccezionali destinate a spese di investimento;

quali provvedimenti si intendano adottare per definire con chiarezza ed omogeneità le modalità di calcolo del disavanzo finanziario, evitando così di pe-

nalizzare quei comuni che si sono impegnati nell'accertamento dei tributi locali ed hanno destinato in modo corretto le maggiori entrate a spese di investimento.

(4-05826)

GIORGIO CONTE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nel mese di gennaio 2003 si è svolta a Vicenza una protesta sindacale del personale del locale comando provinciale dei vigili del fuoco, in concomitanza con la manifestazione fieristica « VicenzaOro 1 »;

tale protesta traeva origine dalla carenza di personale che il comando e i distaccamenti in provincia soffrono ormai da tempo;

da valutazioni e segnalazioni dello stesso comando provinciale, più volte accolte dal competente dipartimento presso il ministero dell'interno, emerge come l'organizzazione del soccorso nella provincia di Vicenza sia dimensionata per difetto, se confrontata con il tessuto economico e sociale fortemente dinamico e a forte caratterizzazione industriale ed artigianale;

la presenza di oltre dodicimila cittadini statunitensi, sia civili che militari, a fronte di quattro basi militari Nato, pone la provincia di Vicenza al centro di un forte rischio di attacchi terroristici che richiede una stretta collaborazione con le autorità militari italiane e statunitensi;

la provincia di Vicenza, con oltre 800.000 abitanti e 86.000 imprese di cui 6 soggette all'articolo 8 del decreto-legge n. 339 del 1999, è individuata quale sede centrale del tipo S2 e caratterizzata da 5 distaccamenti di tipo D1, a fronte di altri comandi provinciali che, con minore pressione demografica e di rischio complessivo, godono di classificazioni superiori;

tali situazioni generano un carico di lavoro, anche amministrativo, con indici utenti su operatori tra i più alti del Paese;